**GRAN PREMIO D'EUROPA** Sul circuito amico di Nürburgring il pilota tedesco ha una voglia matta di dimostrare che è ancora il re

# Schumacher a casa sua vuole dettare legge

*Ma la Renault rappresenta una seria minaccia. Domani la diretta su RaiUno alle 14*

**NÜRBURGRING** Chiamiamolo effetto Trulli. Dopo Montecarlo, tira un'aria nuovo nel paddock. Chiamiamolo effetto Trulli, ma domenica scorsa è stato quasi con un senso di liberazione che abbiamo salutato il primo successo di Jarno. Da oggi si volta pagina e, tornando a girare su un circuito classico come il Nürburgring, è quasi scontato ridare fiato allo trombe di Maranello. Con qualche distinguo.

Al di là della simpatia scatenata dalla vittoria di un pilota italiano sul circuito-salotto più famoso del mondo, è la maniera in cui quel successo è maturato, a destare qualche legittima perplessità sul particolare momento vissuto dalla Ferrari. Sgomberiamo subito il campo da ogni equivoco: Michael Schumacher e la F2004 sono certamente il binomio più forte attualmente in attività in F.1.

Alle parziali carenze di una macchina praticamente perfetta supplisce, se necessità incorre, il miglior pilota dell'ultimo decennio. Punto. La novità, se così vogliamo chiamarla, rispetto alla scorsa stagione, sta nell'ampliamento del ventaglio dei team oggi in grado di battersi per il primato.

Alla McLaren precipitata in una crisi progettuale e competitiva che non ha paragoni nella sua quasi storia quarantennale, si sono sostituite Bar e Renault. Una felice sorpresa la prima, con un Jenson Button maturato ed in evidente stato di grazia. La seconda una conferma della bontà del lavoro di ricostruzione portato avanti, e non solo in officina, da Flavio Briatore.

In entrambi i casi, allargando il pool dei pretendenti al successo anche alla Williams, oggi sono quantomeno tre i team che possono insidiare la leadership italo-tedesca sul mondiale, con qualche possibilità di farcela.

L'effetto Trulli, allora. Il successo di Jarno a Montecarlo ha dimostrato due realtà difficilmente contestabili: 1. La Ferrari, sotto pressione, è battibile almeno sul piano delle strategie. Schumi domenica scorsa anche senza l'incidente con Montoya non avrebbe mai vinto: un errore non effettuare il pit stop durante il regime di safety car. 2. Mai con quest'anno il pilota tedesco si trova a battersi da solo, contro una muta di avversari sempre più famelici.

Barrichello durante le prove.

Michael Schumacher

Il brasiliano Rubinho nella sua monoposto.

Rubens Barrichello, lo ripetiamo, oggi è solo la controfigura del pilota grintoso e spavaldo ammirato all'inizio della sua esperienza a Maranello. Domenica scorsa, a parte il distacco finale pagato su Trulli, sembrava guidare una Jordan, e non una Ferrari. Mai un guizzo d'orgoglio, e neppure la voglia, una tantum, di stupire almeno in un giro. Nel passato le strategie di gara di Ross Brawn spesso hanno commissionato a Rubinho un ruolo di copertura.

Oggi qualcuno lo ritiene in grado di assolvere lo stesso compito? Ecco perchè, malgrado da oggi si torni a girare su un circuito autentico, lontano anni luce dal toboga cittadino di Monaco, siamo curiosi di vedere come la Ferrari reagirà alla prima sconfitta della stagione. Ma siamo anche altrettanto interessati a capire cosa succederà in casa Renault, con Alonso che scalpita, nel team Williams, dove Ralf Schumacher è ormai in odor di taglio, e infine nella Bar, dove potrebbero far capolino interessanti novità di motore made in Honda.

In ogni caso sarà un test interessante anche sul personaggio Schumacher. L'ombra di un ragionevole dubbio sulla causa vera dell'incidente sotto il tunnel ha alimentato una settimana di polemiche. Il Cannibale ha già digerito anche questi veleni?

**Riccardo Roccato**

## La Bar di Button e Davidson è la grande rivelazione

**NÜRBURGRING** Montecarlo non ha mutato le gerarchie alle spalle della Ferrari, le ha rese più solide anzi. Ma ha cambiato il ruolo delle scuderie inseguitrici. Renault e Bar ora non sono più le meno peggiori fra le altre squadre, bensì due realtà capaci di sfruttare le condizioni favorevoli per sfidare la regina. E per batterla, proprio come successo domenica scorsa.

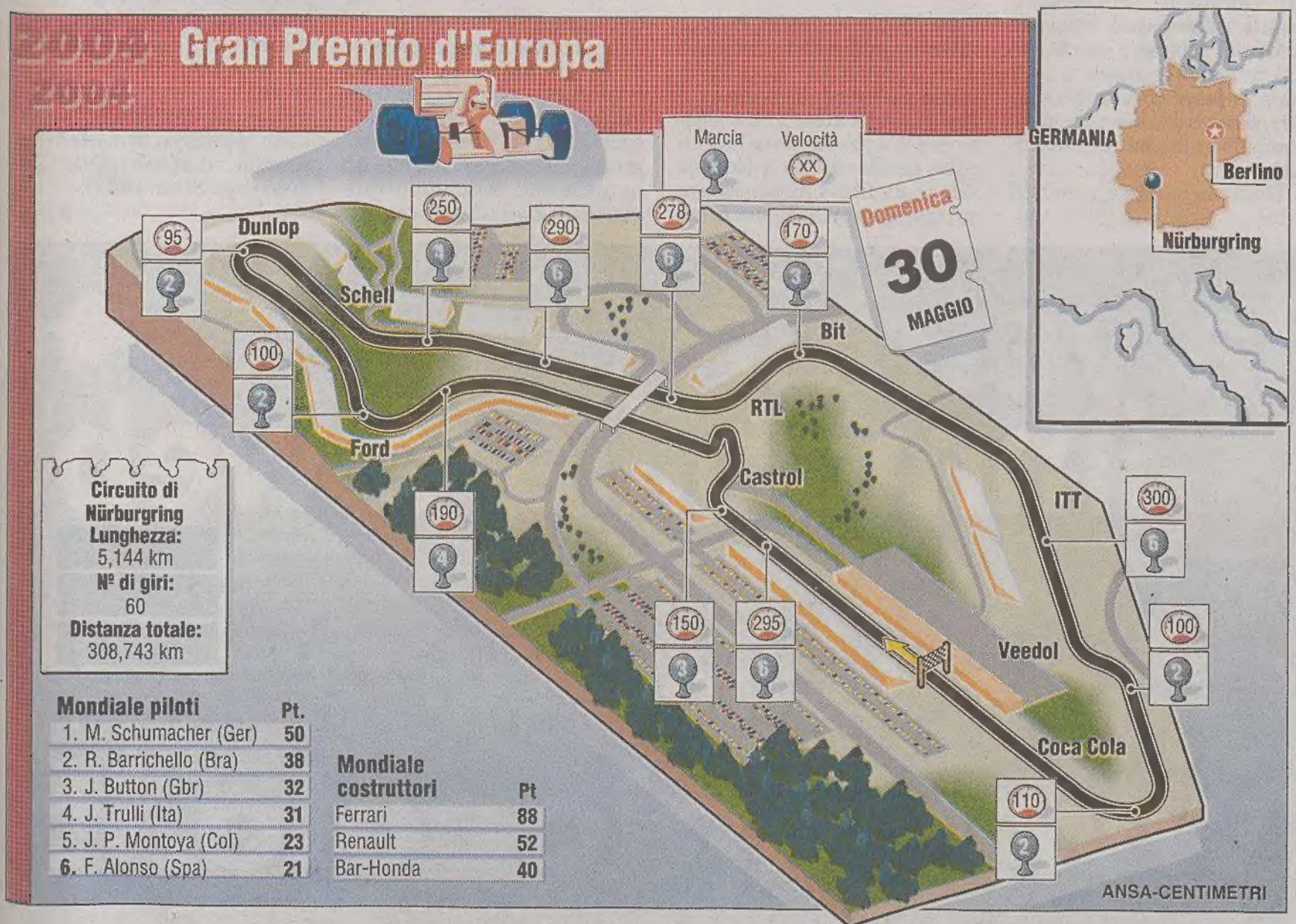
Trulli avrebbe vinto anche senza l'incidente di Schumacher con Montoya, Button ha tagliato il traguardo in scia al pescarese. Forse Nürburgring restituirà il ruolo del comprimario ai primi inseguitori delle Rosse, tuttavia ormai è facile pronosticare chi completerà il podio; Trulli o Button se continuerà il loro momento magico, Alonso se ritroverà la calma necessaria per esprimersi come può, Sato se... Le congiunzioni astrali saranno favorevoli e soprattutto se il suo motore per una volta non esploderà. E' curioso come il pupillo dell'Honda venga lasciato a piedi con tanta regolarità proprio dal propulsore nipponico eppure la fragilità del 10 cilindri giapponese è ormai un dato acquisito.

Takuma Sato

Button appare non essersene accorto, eppure solamente lo scandaloso Mercedes di questo 2004 (a Montecarlo Raikkonen è stato fermato per evitare una nuova rottura) appare meno affidabile, per quanto l'Honda sia ben più potente dell'unità tedesca. Una sicurezza, invece, è il V10 Renault, al pari del Ferrari mai protagonista di rotture. La regolarità nei risultati dei transalpini è esattamente la stessa della scuderia di Maranello: un solo ritiro in sei gare, dovuto non a un cedimento bensë all'incidente di Alonso sotto il tunnel di Montecarlo. A proposito dello spagnolo, si nota una flessione nel suo rendimento rispetto all'anno scorso. Nel 2003 Fernando fu strepitoso, surclassò Trulli e divenne il più giovane vincitore di un Gp della storia (primo in Ungheria).

**Marco M. Nagliati**

| Mondiale piloti | Pt. |
|---|---|
| 1. M. Schumacher (Ger) | 50 |
| 2. R. Barrichello (Bra) | 38 |
| 3. J. Button (Gbr) | 32 |
| 4. J. Trulli (Ita) | 31 |
| 5. J. P. Montoya (Col) | 23 |
| 6. F. Alonso (Spa) | 21 |

| Mondiale costruttori | Pt |
|---|---|
| Ferrari | 88 |
| Renault | 52 |
| Bar-Honda | 40 |

Nelle prove libere si comporta bene anche la Bar di Button. Problemi idraulici per il numero uno del Cavallino

# Rispunta la McLaren di Raikkonen

**NÜRBURGRING** Rispunta la McLaren Mercedes. Nella seconda ora di prove libere del Gp d'Europa, Kimi Raikkonen è stato il più veloce, in 1'29«355, oltre due secondi sotto la pole position da lui ottenuta un anno fa in 1'31»523. Il finlandese precede la Bar Honda di Jenson Button, attardato di 263 millesimi, e la Williams Bmw di Ralf Schumacher, a +322.

Davanti alla prima Ferrari, sesta con Rubens Barrichello (+588), si sono piazzate anche l'altra McLaren di David Coulthard e la Renault di Jarno Trulli, fresco vincitore a Montecarlo nel primo successo in carriera.

Peggio ha fatto Michael Schumacher, nono a +872 e sopravanzato anche dalla Bar del collaudatore Davidson e dalla Renault di Alonso. Per le 'frecce d'argentò insomma un pò d'aria fresca, dopo le delusioni delle ultime stagioni e il disastroso avvio di questo campionato, dove è solo sesta nel campionato costruttori con cinque punti e una serie di rotture di motori preoccupante. Evidentemente l'aria tedesca, al Nurburgring, ha dato un' iniezione di fiducia al team. Nella prima ora di prove la Bar Honda si era confermata la rivale più accreditata della Ferrari anche al Nürburgring. Il terzo pilota, Anthony Davidson, era stato infatti il più veloce nella prima ora di prove libere del Gp d'Europa. Schumacher ha compiuto solo nove giri per alcuni problemi idraulici.

Con il tempo di 1'29«447, ben al di sotto della pole di Raikkonen di un anno fa (1'31»523), aveva preceduto le Ferrari di Michael Schumacher, attardato di 184 millesimi, e di Rubens Barrichello (-418).

Le Ferrari avevano dominato il test fino all'ultimo giro del collaudatore della Bar, scendendo entrambi sotto il muro dell' 1'30«, sul quale peraltro ha girato sempre il rivale. Poi il guizzo finale. Quarta la Jaguar di Webber. Quinta la Toyota del collaudatore Zonta, sesta la McLaren di Raikkonen, che ha avuto un testa coda. Uscita di pista anche per Schumi, senza conseguenze.

Miki Raikkonen

Jenson Button

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

**GRAN PREMIO D'EUROPA** L'Italia ha finalmente ritrovato un pilota di valore che può correre per i primi posti

# Trulli, una prima punta che cerca il bis

*Dopo l'exploit di Montecarlo, Jarno e la sua Renault sono pronti a stupire ancora*

**NÜRBURGRING** L'Italia del volante, finalmente, s'è desta. L'impresa di Jarno Trulli alla roulette monegasca riporta il tricolore sul pennone più alto del podio e regala al pilota abruzzese quel successo che attendeva da ben 119 Gran Premi, in una carriera dipanatasi più faticosamente di quanto gli esordi in F.1 lasciassero intuire. Un successo che lo consacra definitivamente.

Al pari di Fisichella (vincitore lo scorso anno in Brasile, rompendo un digiuno italiano che durava dal Gp del Giappone'92) anche Trulli nelle ultime stagioni ha perduto qualche treno, attraversando momenti difficili nei quali si è visto oscurare da un astro nascente qual è il compagno di squadra Alonso.

Ha persino calamitato su di sé quella nomea di pilota sfortunato, che nella storia della F.1 spesso maschera l'incapacità di vincere per chi era stato troppo presto giudicato un campione.

Quella di Jarno a Montecarlo non è invece una vittoria casuale, come non lo sarebbe stata nel 1997 quella di Zeltweg, quando il pescarese, alla stagione del debutto in F.1, guidò il plotone per una trentina di giri al volante della Prost-Mugen prima di essere piantato in asso dal motore.

Per Trulli il Gp di Monaco è il suggello ad una corsa dominata dal primo all'ultimo giro, ad un exploit nell'aria già da alcune gare (eccezionale a Barcellona il suo scatto dalla seconda fila alla posizione di leader), ad una convinzione ritrovata e ad una monoposto all'altezza di un ruolo da protagonista, che ora proietta il binomio tra i favoriti anche al Nürburgring, Ferrari permettendo.

E proprio il fatto che ad una sola settimana di distanza non si sia ancora spenta l'eco del coinvolgente Gp monegasco e che le Renault siano ormai pronte a sfidare le Rosse, almeno sui tracciati meno veloci, autorizza a pensare ad una nuova gara combattuta in cui Jarno Trulli potrà giocarsi per intero le proprie carte. Il Nürburgring è un circuito ad alto carico aerodinamico, con molte curve medio-lente ed una cruciale sezione veloce, caratteristiche che sembrano esaltare le doti del telaio Renault, anche se il Gp d'Europa rappresenta per vetture e piloti una sfida completamente diversa rispetto alle strette stradine monegasche.

Con il vento in poppa e la benedizione di Briatore, Jarno Trulli ci riprova: ripetersi in casa di Schumi costituirebbe un valore aggiunto tutt'altro che trascurabile.

**MERCATO** Nel frattempo Jacques Villeneuve ed il suo manager Craig Pollock si aggiravano per i nuovi box di Montecarlo dando adito alle voci di mercato più incontrollate. E' probabile che il pilota canadese - che sta vivendo il classico anno sabbatico di lontananza dalle corse - possa provare a breve termine la Williams-Bmw: tutto ciò indipendentemente dall'annuncio al Nürburgring o poco più avanti nel corso della stagione, del passaggio ormai scontato di Ralf Schumacher in Toyota per il 2005. C'è chi nel paddock indica il figlio del grande Gilles come il più accreditato rimpiazzo di Ralf già da metà stagione vista l'evidente inconsistenza di Schumi Jr. Ma c'è pure chi giustifica l'interessamento di Frank Williams come un tentativo di migliorare le prestazioni del motore Bmw, basandosi sui riferimenti di un pilota d'esperienza come Villeneuve e sulla sua conoscenza del motore Honda.
L'ultima voce attribuisce Villeneuve in Toyota nella prossima stagione ma pare poco credibile sul fronte delle motivazioni che potrebbero spingere Jacques a tornare in F.1.

**Gian Paolo Grossi**

L'abbraccio tra Trulli e il suo scopritore Briatore.

## MONTOYA

**BERLINO** Juan Pablo Montoya (William-Bmw) ha assicurato che nella prossima stagione correrà sicuramente con la McLaren-Mercedes. »Al cento per cento andrò alla McLaren«, ha detto il pilota colombiano intervistato oggi al Nürburgring. Montoya ha così posto fine al balletto di voci che continuava in relazione al suo futuro, in particolare le indiscrezioni secondo cui avrebbe contattato un avvocato per vagliare la possibilità di sciogliere il contratto già firmato con la scuderia anglotedesca alla luce dei risultati deludenti ottenuti finora dalle Frecce d'Argento.

Dopo i deludenti risultati stagionali

## Le Williams voltano pagina: cambiano i quadri dirigenziali Il «tricheco» non convince

**NÜRBURGRING** La Williams corre ai ripari. E non potrebbe essere altrimenti per il team di patron Franck, uno dei più titolati del mondiale e da oggi ridotto a comparsa. La crisi dei biancoblu non è paragonabile all'abisso in cui si muove oggi la McLaren, ma il quarto posto in classifica costruttori, con relativo distacco dalla Ferrari (53 punti) richiede un intervento urgente. Che davvero pare non tardare.

Le novità già programmate sono tante, riguardano ogni aspetto della struttura senza eccezioni, dalla coppia di piloti (che, come noto, sarà completamente rinnovata) alla struttura tecnica, alle mansioni del personale top.

Proprio quest'ultima voce contiene i rinnovamenti più consistenti, clamorosi per certi versi.

Non si può definire altrimenti, infatti, la scelta di Patrick Head, in procinto di lasciare la direzione tecnica della squadra dopo decenni passati sulla breccia. «Non me lo ha chiesto - ha voluto sottolineare lo storico braccio destro di Franck Williams - è una mia decisione. Un po' alla volta sarò anche meno presente alle gare, ricoprirò un ruolo diverso».

Toccherà a Sam Michael, attuale coordinatore degli ingegneri, il ruolo di dt; c'è chi dice, voci di certo un po' maligne, che qualcuno all'interno della squadra auspicasse l'avvicendamento in questione, ritenendo una mossa necessaria per svecchiare la conduzione tecnica, ormai da troppo tempo legata alla figura di Head.

Il quale, tuttavia, non può certamente essere accusato di ossequio alla tradizione, come suggeriscono le tanto ardite quanto oggi criticate soluzioni aerodinamiche della Williams FV26. Patrick, comunque non sparirà dalla circolazione, tutt'altro. Sarà lui, infatti, a diventare capo operativo quando Franck deciderà di ritirarsi.

Pablo Montoya

Tornando al «tricheco», non è escluso che la FV26 evolva nelle forme in tempi più brevi di quelli richiesti dalla rivoluzione di cervelli ora citata.

Ad inizio settimana, infatti, è stata inaugurata la nuova galleria del vento, chiamata ad alleviare le attuali carenze del progetto. Una parola va spesa sui piloti, infine, che in Williams fanno sempre notizia. Montoya ha smentito seccamente un ripensamento, non vuole restare alla Williams nonostante i disastri della sua promessa sposa: «Nel 2005 guiderò per la McLaren e sono contento di farlo», ha dichiarato il colombiano.

**m.n.m.**

Mentre tiene ancora banco il «giallo» del diamante della Jaguar

## La McLaren alle grandi manovre: a Silverstone la nuova vettura

**NÜRBURGRING** Continuano le grandi manovre in casa McLaren. Appena inaugurata la nuova sede Technocentre è tempo di parlare della prossima monoposto.

La «19b» scenderà in pista a Silverstone la prossima settimana e potrebbe esordire in gara a Magny Cours il 4 luglio, in anticipo rispetto ai programmi iniziali.

La monoposto si diversificherà da quella attuale soprattutto per le forme del posteriore, mentre il caratteristico muso spiovente resterà pressochè lo stesso.

Molto rinnovato sarà il motore, forse la causa principale dell'attuale profonda crisi McLaren.

Il recente ritiro di Raikkonen, richiamato al box per un calo di pressione che avrebbe portato alla rottura del motore, ha cancellato i progressi visti a Barcellona, quando entrambe le frecce d'argento videro il traguardo. Un'annata, almeno per il momento, comunque da dimenticare per la McLaren che non è riuscita mai ad impensierire la Ferrari, anzi.

Kimi Raikkonen

In più le frecce d'argento sono state scalzate dalle altre scuderie nel ruolo di vere antagoniste alle Rosse di Maranello.

**JAGUAR** Non era nelle intenzioni della Jaguar, ottenere una così larga risonanza mediatica per una nuova sponsorizzazione. O almeno non al prezzo di 200 mila euro, il valore di un diamante misteriosamente scomparso durante il Gp di Monaco, anche se dal punto di vista commerciale l'epilogo della vicenda ha garantito a scuderia e sponsor la massima pubblicità.

Dunque ricostruiamone i fatti.

A Montecarlo le Jaguar si sono presentate in pista con il musetto dipinto di rosso, in onore al nuovo colosso cinematografico Ocean's 12, interpretato tra gli altri da Brad Pitt e George Clooney, film che narra appunto la storia di un furto di diamanti.

E proprio con un creatore di diamanti, lo sponsor Steinmetz, il team del Giaguaro aveva siglato un accordo ufficializzato alla vigilia dell'appuntamento monegasco, ottenendo due preziosi gioielli a forma di monoposto da esibire in gara sulle proprie vetture. Solo che Christian Klien ha sbattuto al tornante del Loews nel corso del primo giro e quando la carcassa della Jaguar è tornata al box il diamante incastonato al suo interno non c'era più.

*La sparizione si rivela un ottimo veicolo pubblicitario per lo sponsor. L'ipotesi più probabile che il gioiello sia stato rubato*

La scuderia inglese non esclude che il gioiello possa essersi staccato nell'incidente ma l'ipotesi più credibile è che qualche spettatore o addetto al circuito lo abbia sottratto mentre la vettura attendeva la gru per essere trasportata al di fuori della pista. In ogni caso chi si è impossessato del gingillo può davvero vantarsi di aver sbancato Montecarlo a spese della Jaguar o di Steinmetz.

**g.p.g.**

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'EUROPA Anche l'anno scorso la corsa del Principato mise in difficoltà la casa del Cavallino

# Ferrari, giochi riaperti dopo Montecarlo

*Todt è ottimista: «Non mi sembra il caso di fare funerali». Ross Brawn: «Tracciato anomalo»*

**NÜRBURGRING** Il Gran Premio di Monaco si è confermato il tallone d'Achille della Ferrari. Lo scorso anno vinse Montoya rilanciando le quotazioni Williams Bmw. Per la rossa fu un'estate di appannamento prima di riprendersi a Monza.

Quest'anno accadrà la stessa cosa? Il successo di Trulli, l'affidabilità della Renault e la conferma del binomio Button-Bar mettono paura alla Casa del Cavallino. Anche se le dichiarazioni di Jean Todt e Ross Brawn sono improntate all'ottimismo, tanto da promettere un pronto riscatto fin dal Nürburgring.

A Maranello esiste la consapevolezza che Renault e Bar daranno ancora fastidio ma che domenica in Germania la musica sarà differente.

Jean Todt

«Io non credo sia il caso di celebrare funerali - ha detto il direttore della gestione sportiva Jean Todt - visto che sino alla vigilia della gara di Montecarlo c'era chi giurava che avremmo vinto tutte le gare del campionato. E' andata com'è andata, spero solo che nelle prossime gare non si ripetano incidenti come quello che ha messo fuori causa Schumacher. Adesso voltiamo pagina e il nostro obiettivo è di riscattarci già al Nürburgring».

Una fiducia che ha contagiato anche il direttore tecnico e stratega Ross Brawn: «Quello di Montecarlo è un tracciato insolito, anomalo, per nulla rappresentativo del resto dei circuiti del mondiale. Non è andata come speravamo ma sono convinto che in Germania torneremo ad essere altamente competitivi».

A dire il vero lo scorso anno il Nürburgring non regalò grandi soddisfazioni alle monoposto del Cavallino, protagoniste di un'estate tormentata. Schumacher finì solo quinto dopo essere uscito a spinta dalla sabbia e fu protagonista di un botto (guarda caso...) Con Montoya.

Ma rispetto allo scorso anno le cose sembrano essere cambiate: «Non avevamo capito subito la potenzialità delle nuove regole - dichiarò a fine campionato Brawn - e ci siamo fatti sorprendere».

A complicare il quadro della situazione le eccellenti prestazioni delle gomme Michelin che misero le ali a McLaren Mercedes e Williams Bmw, soprattutto nella fase estiva.

Quest'anno un simile divario non c'è più, anche per la crescita della Bridgestone.

star.

I meccanici della Ferrari alla grandi manovre ai box durante la prima sessione di prove.

## Le classifiche di F1

| | Piloti | Punti | | Piloti | Punti |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | M.Schumacher (Ger) | 50 | 6° | Alonso (Spa) | 21 |
| 2° | Barrichello (Bra) | 38 | 7° | R.Schumacher (Ger) | 12 |
| 3° | Button (Gbr) | 32 | 8° | Sato (Gia) | 8 |
| 4° | Trulli (Ita) | 31 | 9° | Massa (Bra) | 5 |
| 5° | Montoya (Col) | 23 | 10° | Coulthard (Gbr) | 4 |

**Costruttori**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1ª | FERRARI | 88 | 8ª | Jordan-Ford | 2 |
| 2ª | Renault | 52 | 9ª | Jaguar-Cosworth | 1 |
| 3ª | BAR-Honda | 40 | | | |
| 4ª | Williams-BMW | 35 | | | |
| 5ª | Sauber-Petronas | 7 | | | |
| 6ª | McLaren-Mercedes | 5 | | | |
| 7ª | Toyota | 4 | | | |

ANSA-CENTIMETRI

Il campione del mondo e Barrichello sono fiduciosi e smaniosi di riscattare l'ultima battuta di arresto

# Schumacher: «Il calendario ora ci dà una mano»

**NÜRBURGRING** E' una settimana strana per il popolo ferrarista, anche per i fedelissimi di Maranello. Si erano forse abituati troppo allo strapotere rosso e l'impresa monegasca di Trulli li ha riportati coi piedi per terra. «Ma per fortuna - dicono all'unisono Michael Schumacher e Rubens Barrichello - c'è subito il Nürburgring e non dobbiamo aspettare troppo per cercare di vincere ancora».

Michael Schumacher fuori pista con la sua «rossa» ma domani in gara vuole rifarsi.

Non c'è tempo per i rimpianti e le polemiche. La Ferrari ha voglia di mettersi alle spalle le stradine del principato, il botto con Montoya e le tribolazioni di Barrichello. Dopo essersi leccata le ferite, il desiderio della rossa è quello di rimettersi subito in piedi per dimostrare che Montecarlo è stato solo un incidente di percorso. Non a caso Schumacher si è affrettato a dichiarare che «ha più motivazioni che mai» alla vigilia del Gran Premio di casa, quello del Nürburgring, proprio a due passi dalla natia Kerpen. Il tedesco intende scacciare i fantasmi di Renault e Bar, con la ferma volontà di tornare ad essere l'incontrastato dominatore della Formula 1 davanti ai suoi connazionali, che all'indomani del Gran Premio di Monaco lo hanno difeso a spada tratta, accusando gli italiani di eccessivo entusiasmo per il successo di Trulli. «A solo una settimana di distanza il calendario mi dà la possibilità di trasformare il risultato deludente di Montecarlo in un evento di successo e questo mi stimola. Al Nürbugring - assicura Schumacher - rivedrete la vera Ferrari».

Anche Barrichello si mette in scia: «Non sono demoralizzato, il nostro obiettivo è ancora lo stesso e cioè cercare di vincere tutte le gare che ci si prospettano davanti. Penso che il sentimento generale nella squadra sia di felicità per il fatto che la prossima gara ci dà l'occasione di un pronto riscatto. Questo significa che non dobbiamo aspettare troppo per cercare di vincere ancora. Il Nürburgring? E' un circuito dove lo scorso anno abbiamo avuto dei momenti duri, un ruolo determinante lo giocheranno le gomme. Abbiamo la possibilità di essere più competitivi di quanto non siamo stati a Monaco», conclude il brasiliano.

Audience in aumento

## Il circus vince la grande noia e riconquista pubblico

**NÜRBURGRING** Il Gran premio di Formula 1 vince la noia riconquista spettatori e share in tv grazie alla novità Jarno Trulli: il gp di Montecarlo su Raiuno è stato seguito da 12.482.000 spettatori col 65.24% di share. Tre settimane fa il gran premio di Formula 1 di Spagna era stato seguito su Raiuno da 11.662.000 spettatori con uno share del 57.41%. La settimana prima quello di Imola aveva avuto un seguito, sempre su Raiuno, di 12.228.000 con uno share del 58.27%. E si trattava già di ascolti in calo rispetto al gp precedente, quello del Bahrein del 4 aprile, quando gli spettatori furono 12.998.000.

Niente Formula 1 e soprattutto niente Williams per il campione della Indy Racing League 2003 Scott Dixon. Il pilota neozelandese, che in aprile aveva effettuato un paio di prove con la Williams in vista di un possibile ingaggio per la stagione 2005, in cui la scuderia anglotedesca dovrà sostituire Montoya, per la prossima stagione rimarrà nella Indy Racing League. Ad annunciarlo è stato proprio il team di Dixon, la Ganassi. «Voglio difendere il mio titolo - ha spiegato il diretto interessato -, anche perchè desidero vincere la 500 miglia di Indianapolis e solo su questo sono concentrato». Per la Williams dunque continuano le delusioni, non solo durante le gare, visto i risultati scadenti di questa stagione, ma anche dal mercato, visto che l'uomo sul quale avevano puntato il dito per il prossimo anno ha rifiutato con signorilità, l'offerta ricevuta.